

**NOTE SUR L'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE D'UN TERMINAL MÉTHANIER AU  
VERDON SUR MER  
20/08/08**

**1. Si tous les projets de terminaux méthaniers (extension de Fos, extension de Montoir, Dunkerque, Le Havre, le Verdon) se réalisaient, la France serait en très forte surcapacité en gaz par rapport aux besoins du pays**

**L'avis des experts**

\* Mme Tordjman, Direction Générale des l'Énergie et des Matières Premières au Ministère à Paris. Débat public sur le terminal méthanier du 8/10/07  
*« Vous avez parfaitement raison lorsque vous dites qu'on peut courir le risque si l'ensemble de ces projets de terminaux se réalise, d'avoir de la surcapacité de gaz. Ce que j'essayais de vous montrer est qu'il est peut être utile d'avoir un peu de surcapacité en gaz afin de permettre aux consommateurs d'avoir accès à une énergie moins chère demain... Je suis d'accord avec ceux qui pensent que ces trois projets sont éventuellement en concurrence. C'est une analyse que nous partageons au sein de nos services » (p. 25)*

\*Mr Defrance, membre de la CPDP. Débat public du 8/10/07  
: « ...car les trois projets (il s'agit de Dunkerque, Le Havre et Le Verdon) sont tout de même en concurrence quoiqu'on en dise. A Dunkerque, on est dans un site complètement industriel. A Antifer, on est dans un site qui est à la fois industriel mais aussi, proche d'Etretat, avec un aspect tourisme. Ici au Verdon on est dans un site qui n'est pas très industriel, c'est le moins que l'on puisse dire. Cela introduit des différences. » (p. 62)

\*Le groupe de travail sur la régulation des terminaux méthaniers en France, à propos des nouveaux projets de terminaux méthaniers en France (Synthèse de la réunion du 29 février 2008), a chiffré à :

-23,75 Gm3 la capacité actuelle de GNL (Fos Tonkin, Fos Cavaou et Montoir)  
-50,25 Gm3, fin 2012, dans le cas d'une extension de Montoir (+2,5), de la réalisation d'Antifer (+9), de Dunkerque (+6) et du Verdon (+9)  
-62,25 Gm3 fin 2012, avec une capacité supplémentaire de +6 pour Dunkerque et +6 pour le Verdon  
-74,25 Gm3 fin 2014 si Montoir connaît une extension 2 (+4) et si Fos Faster est développé (+8)

La capacité en GNL en France serait donc multipliée par plus de 3 entre 2007 et 2012, alors qu' « elle (la croissance de la demande gazière en France) est de 2% par an même si, hors industrie, elle est un peu plus faible, de l'ordre de 1,5% par an. » (Mme Tordjman, Débat public du 8/10 p. 15), c'est à dire de 10,5% sur la même période.

\*Les Echos 24/6/08

*« Au cours des prochaines années, plusieurs terminaux méthaniers devraient voir le jour dans l'Hexagone. D'autres verront leurs capacités augmenter. Plusieurs décisions devraient par ailleurs permettre de renforcer les interconnexions aux frontières allemande (Obergaallbach), belge (Taisnières), espagnole et suisse. Si tous ces projets se concrétisaient, les points d'entrée sur le territoire français verraient leur capacité s'accroître de 80% au cours des dix prochaines années ! GRTgaz, lui, considère que 60% des projets annoncés ont une chance de se réaliser... »*

**2. ....mais, disent certains, la France pourrait exporter vers d'autres pays européens. Or, l'Europe se retrouverait elle aussi en surcapacité si tous les projets sur les côtes européennes étaient menés à bien.**

**L'avis des experts.**

\*Synthèse de la réunion du 29 février 2008 du groupe de travail sur la régulation des terminaux méthaniers en France, à propos des nouveaux projets de terminaux méthaniers en France :

En 2015, les terminaux méthaniers sur le territoire français, tels qu'ils sont prévus, assureraient la moitié de l'approvisionnement de l'Europe en GNL à la même date. En effet, la capacité maximale de GNL en France à cette date serait de 74,25 Gm3/an alors que les besoins de GNL en Europe sont estimés à 155 Gm3/an.

Or, partout en Europe, existent et sont lancés des projets de terminaux. (Source Cedigaz repris par la Synthèse, p. 22)

Si l'on s'en tient à la zone Sud :

Espagne : existent déjà Bilbao, Huelva, Cartagena, Sagunto, Barcelona ; en construction El Ferrol ; en projet El Musel. Portugal : Sines.

Pour la zone Sud-Sud Est (Italie, Autriche, Bulgarie, République tchèque, Grèce, Hongrie, Pologne, Roumanie, Croatie et Slovénie.

En fonctionnement : La Spezia, (Italie) Revythoussa (Grèce) ; en construction : Rovigo, Brindisi (Italie). En projet : Rosignano, Livorno, Gioia Tauro, San Ferdinando, Priolo ; Porto ; Taranto, Trieste (Italie) Monfalcone (Croatie).

\*Claude Mandil, ancien directeur de l'Agence internationale de l'énergie, dans le Rapport sur la sécurité énergétique remis au premier Ministre en avril 2008, en vue de la préparation de la présidence de l'UE par la France, préconise de construire des terminaux méthaniers partout en Europe et en particulier dans les pays gros consommateurs et dépendant exclusivement jusqu'ici des gazoducs (Allemagne et pays de la Baltique).

\*La carte de Cedigaz, cité par Le rapport de synthèse du groupe de travail sur la régulation des terminaux méthaniers en France, Avril 2008, p. 22 montre qu'actuellement très peu de terminaux sont prévus sur la mer Baltique alors que les projets se concentrent sur la mer du Nord, l'Atlantique et la Méditerranée.

De plus, à propos de la nécessité pour l'Europe de disposer de certaines surcapacités de GNL : Claude Mandil ajoute, dans son rapport, « S'il faut avoir des capacités excédentaires de gaz pour pouvoir tenir compte des variations de la demande, ces excédents peuvent être limités si tous les Etats européens s'entendent pour faire des stocks qui pourraient être utilisés dans n'importe quel pays de l'Union en cas de besoin et si une autorité s'assurait que l'utilisateur de gaz a la possibilité de remplacer sa consommation de gaz par d'autres sources d'énergie ».

**3. En mars 2007, l'U.E. s'est engagée** à porter à 20% la part des énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie en 2020.

**La loi d'orientation sur l'énergie, votée en France en 2005,** prévoit une baisse de 3% par an des émissions de gaz à effets de serre pour arriver à les diviser par 4 en 2050.

**Le Directeur exécutif de l'Agence Internationale de l'Energie** a déclaré le 6 juin dernier : « *Nous avons besoin d'une nouvelle révolution dans les technologies de l'énergie qui changerait complètement la production et l'utilisation* » (La Tribune 9/6/08)

Dans ce contexte, multiplier les terminaux méthaniers ayant une durée de vie de 50 ans signifie clairement :

-soit que les politiques énergétiques destructrices de la planète seront poursuivies et que les engagements ne seront pas tenus.

-soit, si les engagements sont tenus, que les nouveaux terminaux ne resteront pas en fonction très longtemps ; on peut alors s'interroger sur le bien fondé des calculs économiques les concernant.

**4. Pour justifier la construction d'un terminal méthanier au Verdon, il faudrait montrer que ce projet est plus intéressant pour l'utilisateur final (entreprise, particulier, centrale à cycle combiné produisant de l'électricité à partir du gaz) que les autres.**

Or personne ne s'aventure sur ce terrain-là puisqu'il faudrait répondre à de multiples questions comme par exemple :

-4Gas est-il mieux placé que GDF (Montoir et Fos), Total (Fos), EDF (Le Havre) et Shell (Fos Foster) pour avoir des fournisseurs alors que le GNL est « rare et cher » comme le dit Cl. Mandil dans le rapport déjà cité ?

-Comment seront pris en compte, dans le prix payé par l'utilisateur final, les surcoûts de transport liés à la navigation dans l'estuaire de la Gironde (remorqueurs, pilotes, arrêt des méthaniers, coût de la protection pour assurer la sécurité des navires) ?

-Le coût du transbordement et de la regazéification et le coût de la protection des installations sont-ils les mêmes pour les différents projets ?

- Quel est l'intérêt de construire un gazoduc de plus de 120 km de long qui raccorderait le terminal du Verdon à l'artère de Guyenne ? Aucun autre projet ne rend nécessaire la construction d'un gazoduc d'une dimension semblable. Le tracé de ce gazoduc au départ du Verdon reste encore incertain mais son coût est évalué à 300- 400 millions d'euros (Débat public du 18/10 /2007).

## 5. La région a-t-elle un intérêt à développer un terminal méthanier au Verdon ?

### L'intérêt du terminal pour 4Gas, Carlyle-Riverstone, fonds d'investissement américain et le PAB.

\* Mr Jonkman, Directeur de la filiale française de 4Gas :

*« Il faut tout de même se rendre compte du fait que la France importe 98 % de son gaz et que celui-ci est principalement distribué par un opérateur, qui est Gaz de France. Que se passe-t-il, dans ce cas, avec l'ouverture des marchés ? Cela suscite énormément de convoitise de la part d'autres gros distributeurs européens, d'autres pays producteurs, qui veulent venir s'implanter sur le marché français. Pour venir s'implanter sur le marché français, il faut un terminal méthanier. »*

### Laisserait-on construire un terminal méthanier au Verdon pour satisfaire la « convoitise » de différentes sociétés, celle de la société 4Gas et celle du fonds d'investissement Carlyle-Riverstone, branche énergie du groupe Carlyle ?

Depuis 2003, 4Gas cherche un site d'implantation sur l'Atlantique pour des raisons commerciales : outre l'intérêt de profiter de la libéralisation du marché européen du gaz avec des contrats de long terme, des implantations sur les 2 rives de l'Atlantique (2 projets, Rotterdam et Le Verdon, et un en construction, Milford Haven, sur la façade Est ; 2 projets sur la façade Ouest, Etats Unis et Canada) permettraient à 4Gas de proposer leur terminal, en se faisant payer bien sûr, à des fournisseurs de gaz qui peuvent ainsi bénéficier du différentiel de prix entre les deux rives : quand le prix du gaz est plus élevé en Europe qu'aux Etats-Unis ou au Canada, le GNL est débarqué en Europe et inversement.

\* Brochure 4Gas, p. 4

*« Le réseau global des terminaux GNL de 4Gas offrira aux pays et entreprises exportateurs de GNL des opportunités de bénéficier de sources supplémentaires de valeur, notamment par l'arbitrage des prix et les swaps de cargaisons entre régions »*

\* H. Van Hovell, Vice Président de 4Gas, Débat public du 17/9/08 :

*« Les actionnaires de 4Gas sont pour 60 % des institutions néerlandaises, et pour 40 % un fonds d'investissements focalisé sur l'énergie, CARLYLE RIVERSTONE, fonds d'énergie spécifique qui fait partie du CARLYLE Group. CARLYLE Group est un groupe d'investissements qui existe depuis vingt ans. Il gère 75 milliards (de dollars)*

.....

*Les investisseurs de CARLYLE sont des fonds de pension qui créent un rendement pour les pensionnaires. Ces fonds de pension sont, certes américains, mais aussi anglais, européens, français, asiatiques, très internationaux comme le groupe lui-même ».*

\* Brochure de 4Gas : un représentant de Carlyle-Riverstone et deux de Carlyle sur les six administrateurs de 4Gas.

### Approvisionner la région en gaz ?

Il n'est pas nécessaire d'avoir un terminal méthanier chez soi pour être approvisionné, surtout lorsque, pour que ce terminal fonctionne, il faut construire un nouveau gazoduc.

Si le marché européen est libéralisé, c'est bien pour permettre aux utilisateurs de disposer de gaz, quelle que soit leur localisation.

En réponse à l'argument de l'épuisement du gaz de Lacq dont la production serait compensée par l'installation du terminal :

\* M. Lagache, chef du personnel du service développement à TIGF. Débat public du 18/10/07 (p. 19) « *Un pipe-line lie Lacq à Fos Tonkin et Fos Cavaou qui permet d'intensifier les échanges de gaz venant d'Algérie, d'Egypte et du Qatar* »

\* M. Lagache

« *Le gaz ira en Espagne, en France, dans la vallée du Rhône, où les expéditeurs le diront. Ce gaz dépendra de ce que les gens veulent en faire. Une partie ira peut-être en Espagne, une autre partie à Paris ou dans la vallée du Rhône, il n'y a pas de schéma* ».

### **Un prix compétitif du gaz pour la région ?**

\* Acte précisant les conditions de la poursuite du projet sur la réalisation d'un terminal méthanier au Verdon-sur-mer du 7/6/08, p. 6.

« *PEGAZ permettra de créer un prix compétitif du gaz pour la région en réduisant les coûts actuels du transport* ».

La compétitivité vient, en fait, de la possibilité pour la région de choisir ses fournisseurs, qu'il y ait ou non un terminal méthanier au Verdon.

\* Les Echos du 12/6/08 :

« *Gaz de Bordeaux...s'est approvisionné pendant des décennies auprès d'Elf puis de Total. Ce choix lui était dicté par le cadre juridique et géographique antérieur du marché du gaz, les deux pétroliers contrôlant le vaste réseau de gazoducs du Grand Sud Ouest développé dans la foulée de la découverte du gisement de Lacq. Et jusqu'à une époque récente, cette situation mettait Total en position de force dans sa négociation avec la société d'économie mixte bordelaise.*

*Les nouvelles dispositions législatives ont changé la donne. TIGF, filiale de Total, qui contrôle les gazoducs du Sud Ouest est aujourd'hui contraint de le mettre éventuellement à la disposition d'autres opérateurs dans les conditions de transparence tarifaire. Dans ces conditions, l'entreprise locale de distribution girondine était mieux à même de négocier son prix d'achat. Elle a été en contact avec divers opérateurs dont le russe Gazprom. Mais, à l'issue d'un appel d'offres, sa préférence est donc allée à GDF et au groupement ENI-Total dans le cadre de contrats dont la durée n'est pas précisée »*

### **Augmenter le trafic du Port de Bordeaux ?**

\* Philippe Deiss, Directeur général du PAB « *Nous sommes heureux d'accueillir 4Gas car cela représente un pas important dans la réalisation de nos objectifs de développement mais aussi pour l'approvisionnement énergétique de notre région* ». ( Bordeaux Port n° 47)

Un terminal méthanier est-il le moyen le plus adéquat pour augmenter le trafic sur le long terme ?

L'activité conteneurs a très bien marché au Verdon-sur-mer au cours de ces deux dernières années si l'on en croit les responsables du PAB eux mêmes. Comment pourra t-elle encore se développer ?

Comment se développeront réellement les activités d'entrepôt (Geovia) qui nécessitent de la main d'œuvre à proximité d'un site Seveso II ?

Les projets d'autoroutes des mers se développent partout en Europe mais la liaison ferroviaire entre le site du Verdon-sur-Mer et la métropole régionale est à l'abandon.

En réalité, le PAB a, depuis très longtemps, donné la priorité au terminal méthanier et il rejette aujourd'hui sur les Médocains la responsabilité de l'abandon dans lequel il a laissé la Pointe du Médoc.

### **Créer, grâce au chantier de construction du terminal méthanier, des emplois dans la région ?**

On ne peut pas justifier la construction d'un terminal méthanier qui n'a d'utilité ni pour la région, ni pour la France ni pour l'Europe par le fait qu'il créerait des emplois...

Mais à supposer... Beaucoup de questions restent sans réponse.

Le chantier lui même nécessite de nombreux travailleurs qui pourront faire travailler des commerçants et des services localement pendant la période de construction. Rien n'indique cependant qu'ils resteront sur place une fois la construction terminée.

Beaucoup de ces travailleurs ne seront évidemment pas embauchés sur place.

Comment les entreprises de bâtiment et de travaux publics installées dans le Nord Médoc pourront-elles accéder à des lots qui sont attribués dans le cadre d'appels d'offres internationaux?

Comment les personnes venues de l'extérieur seront-elles logées sur place?

Quel sera l'impact du chantier sur les activités touristiques, les activités aquacoles et les services liés à la qualité de l'environnement sur les deux rives de l'estuaire ?

\* Mr X. Pintat, Sénateur Maire de Soulac. Débat public du 22/10/07.

« ...avec les 50 millions d'investissements que nous avons faits dans l'économie et le tourisme local depuis que la communauté de communes a été créée, il y a tout de même des questions à se poser ».

\* Mr X. Pintat, Débat public 8/11/08. « 30 % des emplois salariés en Médoc sont dans le tourisme, 23 000 emplois en haute saison en Gironde, 12 000 équivalents temps plein en Gironde. De mai à septembre, le consommateur touristique injecte 250 millions d'euros... »

\* M. Jean Michel Loréface – Société EURO-NAT Débat public 17/9/07

« Concernant l'emploi, on a entendu beaucoup de bruit et de cris tout à l'heure. Au niveau d'EURO-NAT, on nous a gratifié de 49 emplois dans le document attaché à ce débat. Je rectifie – il y a beaucoup d'imprécisions de ce type dans le document – nous avons effectivement 52 emplois à EURO-NAT, mais on a fait l'impasse sur les 27 commerces. Il faut ajouter une centaine d'emplois. »

\* Mme M. Minault – Imagine Editions Débat public 17/09/07

« Je suis Directrice de la société Imagine Editions qui conçoit et édite des logiciels pour médecins. Nous sommes venus nous installer en 2003 à Soulac-sur-Mer. Nous prévoyons une

extension, nous avons commencé les travaux. Aujourd'hui, nous employons 52 salariés, issus pour la plupart, du Médoc, quelques-uns viennent d'ailleurs et s'installent dans le Médoc justement parce que c'est une région agréable qui répond plus ou moins à ce qu'ils recherchent. Ces travaux ont donc démarré. Il est vrai que je me pose beaucoup de questions : faut-il les continuer ou faut-il les arrêter ? »

\* M. Xavier Pintat Débat public du 17/9/07

« Un certain nombre d'acteurs qui ont initié en 1992 un développement nature du site, qui ont fait Port Médoc tout simplement, sont un peu désemparés, car la proximité de

*ce projet, par rapport à Port Médoc, nous semble incompatible... J'imagine mal des appartements de standings sur le Verdon avec une vue imprenable sur le port méthanier. »*

*\* Mr Olivier Amblard, Directeur du Comité Départemental du Tourisme, Débat public sur le terminal méthanier le 29 octobre 2007 à Royan,*

*« Je voudrais rappeler tout d'abord que sur les 550 000 lits touristiques que compte la Charente Maritime, 41 % sont localisés dans le pays Royannais, ce qui correspond à 30 000 structures pour 217 500 lits.*

*Le chiffre d'affaires annuel de l'activité touristique en Charente Maritime est évalué à 1,254 milliard d'euros. La part du pays Royannais y est de 554 millions d'euros.*

*.... Le tourisme emploie donc plus que la construction et l'agriculture réunies en Charente Maritime...*

*Le CDT a mené un certain nombre d'enquêtes, non pas quantitatives, mais qualitatives, sur les fréquentations françaises et étrangères. A la question « que veulent ces clients ? », sur la partie de l'analyse pays Royannais, la synthèse des réponses a indiqué "La qualité de l'environnement et les climats sont les principaux motifs de la venue des touristes en pays Royannais" ».*

Que se passera-t-il à la fin du chantier ? Que fera-t-on des logements, des services éventuellement mis à la disposition des travailleurs de la construction ? Que deviendront les travailleurs employés dans les activités induites ?

La durée de vie d'un terminal est longue :

*\* M. Henk Jonkman Débat public du 29/10*

*« Le terminal est prévu pour durer au moins 50 ans... C'est la durée de vie d'un terminal. Les équipements, les unités de regazéification, ont une durée de vie d'environ 30-35 ans et seront donc renouvelés par la suite, mais les cuves ont une durée de vie supérieure à 50 ans »*

C'est donc dans sur le long terme qu'il faut réfléchir.

### **Créer des emplois sur le long terme dans la région ?**

L'industrie est indispensable pour assurer le développement d'une région dans laquelle l'économie résidentielle serait trop importante. Certes, mais l'industrie ne se confond pas avec un terminal méthanier qui est inutile du point de vue de l'intérêt général et la région ne se réduit pas au seul site du Verdon-sur-Mer.

Contrairement à ce qui est dit, il est facile d'observer, en venant sur place, qu'il n'y a aucune activité industrielle actuellement au Verdon. Il n'y en a jamais eu : il est faux de dire qu'il y a une friche industrielle.

Donc aujourd'hui, pas d'industrie et un environnement exceptionnel. C'est pour cette raison que l'aquaculture, le tourisme, les activités induites et les services liés à la qualité de l'environnement se sont développés.

Introduire maintenant sur le site du Verdon un terminal méthanier, dont la durée de vie est de 50 ans, menace les emplois liés à cet environnement et compromet gravement l'avenir.

Le fonctionnement du terminal méthanier permettrait d'employer 38 à 52 personnes sur place auxquels s'ajouteraient celles qui occuperaient les emplois induits. C'est ce que dit M. Jonkman en prenant l'exemple du terminal méthanier de Milford Haven qui devait être en opération fin 2007 et qui ne l'est toujours pas...

\* H. Jonkman. Débat public du 17 septembre 2007 :

*« Nous avons dit qu'il y aurait 38 à 52 emplois. Nous prenons l'exemple du site que nous avons à Milford Haven où il y a exactement 45 postes dont 8 postes de direction et d'ingénierie, 24 postes d'opérateurs et administratifs et 13 postes de maintenance, sécurité, restauration, entretien, etc. Les 24 postes d'opérateurs sont composés de 3 chefs d'équipe, 15 opérateurs, 3 personnes en équipe de maintenance, une personne en gestion des stocks, une personne pour l'administration, une personne pour le contrôle. Il y a, par ailleurs, des postes de maintenance, sécurité et restauration. »*

D'après des spécialistes consultés, on peut supposer qu'il y aurait au maximum 30 personnes sur le site. Le reste serait assuré par des sous-traitants qui viendront, pour l'essentiel, de l'extérieur.

Sur ces emplois combien seront-ils occupés par des personnes habitant sur place ?

\* Éléments issus du Schéma de développement économique du Pays Médoc, présentés lors du Débat public du 8/11/07 : 40,4% des actifs dans le Pays du Médoc sont sans diplôme

A mettre en balance avec les emplois locaux perdus à cause du port méthanier.

4Gas et le PAB prétendent qu'activité touristique et terminal méthanier ne sont pas incompatibles. La société établit des comparaisons avec des sites dont l'industrialisation est ancienne (Bilbao, Nantes-Saint Nazaire, Bayonne...) qui ne tiennent pas compte de la spécificité du site du Verdon sur Mer.

**Quelles sont les activités que le terminal méthanier pourrait favoriser sur le site du Verdon, selon les défenseurs du projet ?**

M. Henri-Vincent Amouroux – Directeur de l'Union Maritime Portuaire. Débat public du 29/11 :

*« Si le Port Autonome de Bordeaux a déjà affirmé qu'il n'y aurait pas sur le site de projet industriel chimique en complément, par contre, comme l'a fait observer le BRA, Agence de Développement Economique de la Gironde, des activités logistiques utilisant les frigos du terminal méthanier pourraient fort bien être développées pour valoriser les productions locales, notamment dans le domaine des productions agroalimentaires et aquacoles du Médoc ».*

Est-il nécessaire d'installer un terminal méthanier pour développer des activités logistiques ?

**Refus du terminal méthanier ne signifie pas refus de toute activité industrielle et portuaire.**

Il faut utiliser la zone portuaire du Verdon de manière à ce qu'elle soit compatible avec la poursuite et l'expansion des activités qui existent déjà sur les deux rives de l'estuaire. Avoir un port en eau profonde n'implique pas automatiquement d'avoir un terminal méthanier.